Los Hawk de Sikorsky

A pesar de sus excelencias, el Bell «Huey» resulta demasiado viejo y ha perdido su legendario potencial de desarrollo, de forma que ya en 1972 se anunció la decisión del US Army de adoptar un diseño de Sikorsky como su nuevo transporte táctico. Pero este modelo, el H-60, iba a interesar también a la USAF y a la US Navy.

El Sikorsky S-70 (o H-60 si se emplea la designación militar) es un helicóptero que parece poseer la mayoría de las características deseables en un sustituto del Bell UH-1. En su búsqueda de un nuevo helicóptero utilitario, el US Army en sí fue el principal factor motivante del desarrollo del S-70 y, de hecho, es todavía con mucho el mayor usuario de este modelo, si bien tanto la US Air Force como la US Navy han encargado sus propias versiones o están ya recibiéndolas. Sólo el tiempo dirá si este aparato será capaz de alcanzar una producción tan masiva como la del «Huey», pero por el momento está ya prevista la entrega de 1 500 unidades a las Fuerzas Armadas de EE UU y existen posibles ventas a países como Australia, España, Filipinas, Japón y Suiza. La suma de todo ello da que el Sikorsky S-70 es en la actualidad uno de los principales helicópteros en producción en el mundo occidental.

Al igual que otros muchos aviones modernos, la evolución del que acabaría por convertirse en el S-70 fue un proceso dilatado. En efecto, las raíces del programa se remontan al otoño de 1965, cuando el US Army empezó a considerar en serio el problema de hallar un sustituto para el UH-1 Iroquois, cuyo desarrollo todavía tenía camino por delante. Pero en la práctica hubieron de pasar varios años antes de que el US Army publicase su requerimiento UTTAS (Utility Tactical Transport Aircraft System), y no fue hasta el 5 de enero de 1972 que se distribuyó entre la industria aeroespacial estadounidense la pertinente solicitud de propuestas. Las compañías Bell, Boeing Vertol y Sikorky respondieron al reto con un total de cinco proyectos y, tras un estudio sorprendentemente rápido, el US Army invitó a las dos últimas empresas a participar en una evaluación competitiva.

Se había previsto originalmente adquirir siete prototipos de cada propuesta (incluido el de evaluaciones estáticas), pero restricciones financieras del año fiscal 1973 obligaron a encargar sólo cuatro máquinas de cada (una vez más incluida la célula estática). El 30 de agosto de 1972 se entragaron los contratos por los dos modelos en competición; el paladín de Sikorsky fue denominado UH-60, en tanto que el de Boeing Vertol pasó a llamarse UH-61.

Una formación de cuatro helicópteros UH-60A Black Hawk del Ejército de Estados Unidos desembarcan tropas en algún lugar de Egipto en el curso de las maniobras «Bright Star», una operación realizada con la colaboración de unidades de las Fuerzas Armadas egipcias (foto US Army).





Concebida desde un punto de vista puramente militar, la familia H-60 ha generado un derivado comercial al que la compañía constructora denomina Sikorsky S-70C. Similar al UH-60A, el S-70C puede desempeñar cometidos como la protección forestal, la exploración de recursos minerales y la vigilancia marítima.

Mientras sucedía todo esto, en marzo de 1972 se había cursado el primer contrato por el motor turboeje General Electric T700-GE-700, que debía propulsar ambos grupos de prototipos y ser instalado en los ejemplares de serie, fuesen cuales fuesen.

La inspección de maquetas de ambas propuestas tuvo lugar en setiembre de 1973 y el estudio en profundidad de los diseños en diciembre. Las evaluaciones de la célula estática YUH-60A empezó el 10 de junio de 1974, mientras que el especímen YUH-61A de Boeing fue enviado a las instalaciones de Grumman en Calverton (Long Island) poco después; ese lugar iba a servir como centro de vuelos de prueba del diseño de Boeing Vertol.

La propuesta UTTAS de Sikorsky fue la que primero alzó el vuelo; el 17 de octubre de 1974 tuvo lugar un satisfactorio vuelo inaugural, en tanto que el proyecto de Boeing Vertol se halló en el aire el 29 de noviembre de ese año (justo a tiempo, pues el US Army había concedido como fecha máxima el 30 de ese mes). A partir de ahí el ritmo del programa de evaluaciones se aceleró a medida de que se disponía de más prototipos, y hacia la primavera de 1975 ambas compañías se centraban de lleno en sus respectivas fases de los desarrollos en vuelo; cada empresa debía llevar a cabo 505 horas de vuelo antes de transferir los prototipos al US Army para que éste los sometiese a los ocho meses de la Evaluación Competitiva Gubernamental (ECG), que comprendía 800 horas de vuelo de las que 350 correspondían a ensayos operacionales. La ECG tuvo lugar en varios centros de aviación del Ejército, tales como Fort Rucker (Alabama), Fort Campbell (Kentucky) y Fort Wainwright (Alaska); este último fue elegido para los ensayos en climas fríos, en tanto que también tomó parte en el programa la Actividad de Ingeniería de Aviación del US Army, que se encargó de verificar las prestaciones y las cualidades de pilotaje.

El estudio de los datos proporcionados por las pruebas ocupó los últimos meses de 1976 y culminó con el anuncio, el 23 de diciembre, de que la propuesta de Sikorsky había sido elegida vencedora de la competición UTTAS y que el modelo en cuestión podría entrar en producción a gran escala para servir con el Ejército. Simultáneamente, Sikorsky recibió un contrato inicial que cubría un lote piloto de producción de 15 helicópteros UH-60A Black Hawk, varios de los cuales fueron más tarde asignados al programa de desarrollo así como a una serie de ensayos de tipo operacional. El primero de esos aparatos realizó su vuelo inaugural el 17 de octubre de 1978 y fue formalmente entregado al US Army el último día del mes, si bien de hecho fue retenido por Sikorsky para dedicarlo a verificar los datos de prestaciones, tarea a la que también se destinó el tercer ejemplar en la base de Edwards.

Puesta de largo operacional

El primer elemento operativo del US Army que recibió el Black Hawk fue la 101.ª División Aerotransportada de Fort Campbell, en junio de 1979, y desde entonces el UH-60A ha sido puesto en servicio a nivel global; se han entregado ya unos 700 ejemplares de los 1 107 previstos originalmente y la producción prosigue a un ritmo de 10 unidades mensuales. En líneas generales, la puesta en servicio de este modelo se realizó sin excesivos problemas. El Black Hawk ha recibido ya su bautismo de fuego durante la invasión de la isla caribeña de Granada en octubre de 1983, en que efectivos de la 82.ª División Aerotransportada y de las fuerzas especiales Rangers fueron llevadas a tierra desde los portaviones, fondeados a discreta distancia de la isla. Estas operaciones tuvieron también su reverso, pues por lo menos dos UH-60 resultaron destruidos en una colisión durante las primeras fases de la acción estadounidense.

Además de la versión utilitaria normalizada UH-60A del Black Hawk, el US Army está también recibiendo un modelo especializado cuya función es la de interceptar, controlar y perturbar las transmisiones tácticas del enemigo. Conocida como EH-60A, esta versión voló por primera vez en forma de prototipo el 24 de setiembre de 1981 y los planes actuales prevén la adquisición de 77 ejemplares, si bien todavía no se sabe si se tratará de células de primera mano o de meras conversaciones de aparatos ya existentes. Indiferentes a sus orígenes, estos aparatos podrán llevar 817 kg de medios de contramedidas electrónicas, conocidas colectivamente como equipo «Quick Fix II», así como los especialistas en sistemas en la cabina principal. La variante EH-60A es fácilmente reconocible por el dipolo que presenta en los costados del fuselaje y por la antena retráctil de látigo situada en posición ventral.

Otra propuesta especializada, la EH-60B para el dilatado programa SOTAS (Stand-Off Target-Acquisition System) del US Army, progresó hasta la fase de vuelo del prototipo, que tuvo lugar el 6 de febrero de 1981. Sin embargo, en setiembre de ese mismo año el proyecto fue suspendido, aparentemente como resultado de ciertas dificultades encontradas con el equipo de aviónica Motorola, que evidenció falta de desarrollo. Desgraciadamente, no se consiguieron los fondos necesarios para seguir adelante.



En el marco de su proceso evolutivo, la capacidad del Black Hawk se ha incrementado considerablemente a través de la incorporación del External Stores Support System (ESSS), que permite el transporte de varias combinaciones de equipo auxiliar. En la foto, un UH-60A con cuatro depósitos de carburante.



El prominente dipolo del fuselaje y la antena de látigo retráctil situada en posición ventral identifican a este helicóptero como un EH-60A. Concebido para desempeñar cometidos de interceptación, control y perturbación de comunicaciones por radio, el EH-60A se halla todavía en fase de desarrollo.

Los primeros Sikorsky UH-60A Black Hawk fueron entregados a las 101.ª División Aerotransportada de Fort Campbell (Kentucky) a finales de los años setenta. El US Army había recibido unos 600 ejemplares hasta el verano de 1985.

Como suele suceder con los modernos aviones y helicópteros de combate, el número de variantes del S-70 básico proliferaron al cabo de muy poco tiempo debido a la necesidad de satisfacer nuevos cometidos y requerimientos. Ya de por sí resulta un tributo a la corrección del diseño básico el hecho de que también haya sido elegido para servir con la US Air Force y la US Navy.

De hecho, fue la Armada la que se dedicó primero a adquirir un derivado del nuevo helicóptero de Sikorsky cuando, a finales de 1974, decidió evaluar los dos contendientes del programa UTTAS en el marco de su propia competición. Ello respondía esencialmente a la necesidad de culminar la elección de un helicóptero capaz de ejercer tanto como plataforma antisubmarina como medio de defensa ante los misiles antibuque; el aparato que se seleccionase debería operar rutinariamente desde la vasta flota de unidades de superficie de la US Navy.

La US Navy se decide

Conocida por los marines como proyecto LAMPS Mk III (Light Airborne Multi-Purpose System), la evaluación comparativa de los prototipos YUH-60 y YUH-61 concluyó en el verano de 1977 y resultó en la elección del modelo de Sikorsky, a lo que probablemente ayudó la posibilidad de reducir los costes de desarrollo debido al elevado grado de comunidad con el UH-60A del US Army. La aceptación de este modelo para servir con la US Navy dio como resultado que la designación pasase a ser SH-60B y que se eligiese para él un nuevo nombre, Seahawk, que refleja tanto la diferencia de sus cometidos como su carácter acuático.

Si el UH-60A estándar utilizado por el US Army puede ser descrito como una máquina relativamente sencilla, ello no puede decirse precisamente del SH-60B de la US Navy, que cuenta con aviónica sofisticada y otros sistemas que le permiten llevar a término sus cometidos antisubmarinos con efectividad.

Aunque sus dimensiones básicas son las mismas que las del UH-60A, el Seahawk incorpora varios cambios destinados expresamente a permitirle operar con seguridad desde buques en alta mar. Aparte de las protuberancias, abultamientos y excrecencias varias asociadas con su aviónica especial, la diferencia externa más notable reside en el tren de aterrizaje, que ha sido rediseñado a fondo a fin de consentir operaciones seguras desde las confinadas áreas de los buques de superficie; el aterrizador de cola ha sido adelantado unos 390 cm y equipado con dos ruedas en lugar de la única del UH-60A. Curiosamente, los aterrizadores principales del SH-60B son más sencillos que los del Black Hawk, pues los requerimientos referentes al impacto vertical fueron menos exigentes que en el caso de la contrapartida del US Army. Otros cambios que quizá resulten menos obvios son la instalación de motores T700-GE-401, navalizados y más poderosos; contenedores de medidas de vigilancia electrónica en la proa; adopción del radar de descubierta Texas Instruments AN/APS-124 en un radomo situado bajo la sección del morro; provisión para 125 sonoboyas en una instalación interna y que son lanzadas a través de unos tubos emplazados en el costado de babor del fuselaje; instalación del puesto del especialista en sensores en la cabina; capacidad adicional de carburante; plegado automático del rotor principal y manual de la sección de cola para facilitar el estacionamiento; sistema de recepción de carburante en vuelo estacionario; y medios de flotación.

Fotografiados mientras aterrizaban en un paisaje nevado, estos Sikorsky UH-60A Black Hawk son dos de los muchos que sirven con los elementos del US Army desplegados en Estados Unidos y la República Federal de Alemania. Su color mimético básico es el verde oliva, con los numerales y los rótulos «Army» en negro.





Este Black Hawk de evaluación lleva una configuración ESSS alternativa, consistente en 16 misiles contracarro Hellfire. Otro armamento compatible con el ESSS son contenedores de cañones, de cohetes y lanzadores de minas, pero también puede transportar motocicletas de exploración (foto Sikorsky Helicopters).

La confirmación de la importancia asignada a la aviónica viene dada por el hecho de que la División Federal de Sistemas de IBM haya sido elegida como contratista principal del LAMPS III, pues el procesador acústico AN/UYS-1(V)2 Proteus de esa empresa es uno de los elementos clave del conjunto de la aviónica.

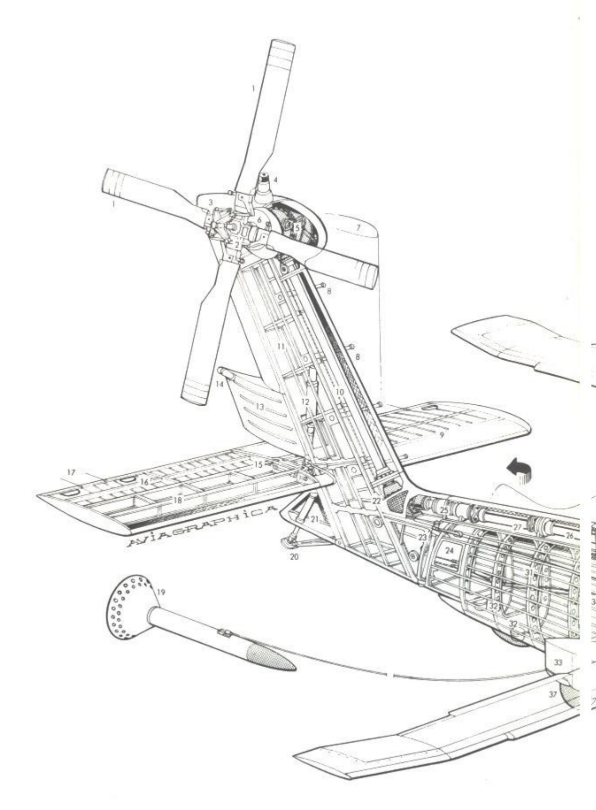
Tras la elección del SH-60B, en febrero de 1978 se dio luz verde a su desarrollo pleno y se cursó un pedido inicial por cinco prototipos YSH-60B, de los que el primero realizó su vuelo inaugural el 12 de diciembre de 1979. Este aparato y los cuatro que le siguieron habían acumulado cerca de 3 000 horas de vuelo a mediados de 1982, en el marco de una amplia serie de ensayos emprendidos por la compañía constructora y el Centro de Evaluaciones Aeronavales de Patuxent River (Maryland).

Durante el año fiscal de 1982 se tomó la decisión de autorizar la producción del SH-60B; se encargó un lote de 18 aparatos y el primer especímen de serie del Seahawk remontó el vuelo por primera vez el 11 de febrero de 1983. Al cabo de tres semanas se formó en la estación aeronaval de North Island (California) el primer escuadrón destinado a recibir este modelo, el HSL-41. Las entregas a esta unidad comenzaron el 28 de setiembre de 1983 y el HSL-41 se convirtió en la organización de conversión al SH-60B. En agosto de 1985 se habían entregado a la US Navy alrededor de 46 aparatos, al tiempo que en Nort Island progresaba a buen ritmo la instrucción de las tripulaciones destinadas al primer escuadrón operacional. Se ha previsto desplegar el Seahawk a bordo de las fragatas de la clase «Oliver Hazard Perry», en los destructores de la clase «Spruance» y en los cruceros equipados con el sistema Aegis.

Futuras versiones de la Navy

Además, la US Navy tiene pensado adquirir otra versión del Seahawk que, designada SH-60F, llevará un sonar sumergible AQS-13F en lugar de la instalación de sonoboyas del SH-60B. Este modelo deberá sustituir a los veteranos Sikorsky SH-3H Sea King que actualmente operan desde los portaviones de la US Navy y se ha previsto adquirir un total de 175 ejemplares a partir de finales de los años ochenta; en los presupuestos de defensa de 1985 se aprobó una partida inicial que cubre trabajos de investigación y desarrollo. Se ha dejado para los presupuestos de 1986 la posible adquisición de nueve ejemplares de una versión con interiores VIP a la que de momento se denomina «VH-60»; de materializarse, este modelo se unirá al Destacamento de Vuelo Ejecutivo del HMX-1 y, además de ser los primeros aparatos de la serie S-70 empleados por el US Marine Corps, se utilizarán para transportar al presidente de la nación, altos dignatarios y oficiales de alta graduación. Mientras tanto, la producción del SH-60B prosigue a un ritmo de dos aparatos por mes y los planes de la US Navy prevén la compra de un total de 204 ejemplares.

La otra versión segura de la saga S-70 es el modelo de búsqueda y salvamento en combate HH-60 Night Hawk de la US Air Force, que voló como prototipo en febrero de 1984. Originalmente, la USAF pretendía adquirir 240 Night Hawk en dos subtipos diferentes (el completo aparato todotiempo HH-60D y el simplificado HH-60E), pero ambos fueron abandonados en 1984, y las previsiones actuales apuntan hacia 90 ejemplares del HH-60A, que será una máquina genuinamente diurna y nocturna. Entre el equipo especial instalado en el HH-60A destacan un infrarrojo de barrido delantero, un presentador cartográfico y transmisiones seguras de radio e IFF, en tanto que su impresionante panoplia de material defensivo comprende un radar de alerta AN/APR-39, lanzadores de *chaff* y bengalas, provisión para perturbadores infrarrojos y las casi obligatorias ametralladoras de 7,62 mm para la supresión de armas hostiles.



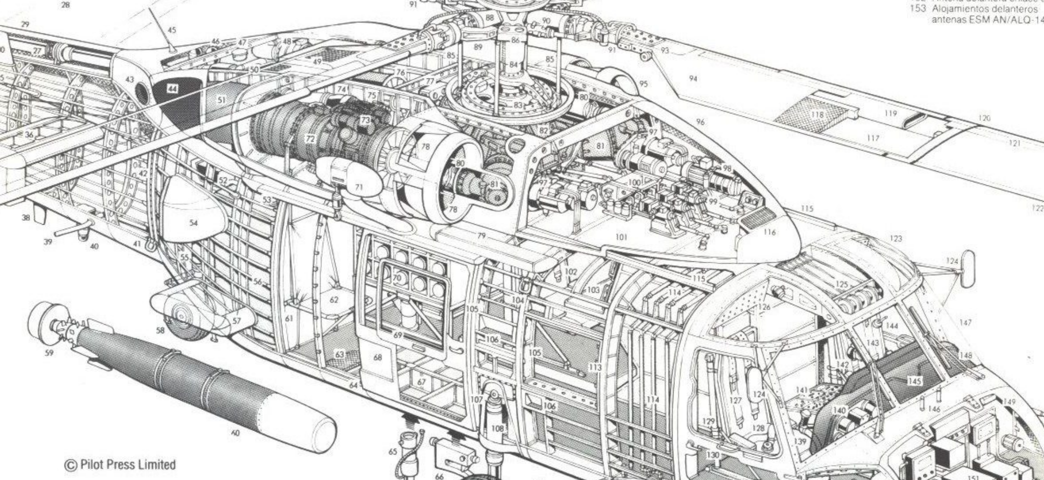
Variantes del Sikorsky Black Hawk

YUH-60A: tres prototipos construidos para una evaluación competitiva con el Boeing-Vertol YUH61A
UH-60A: modelo de serie para el US Army, que se espera que adquiera 1 107 ejemplares
YEH-60A: prototipo diseñado para la interceptación, seguimiento y perturbación de comunicaciones en el campo de batalla; dotado con el sistema ECM «Quick Fix II»
EH-60A: propuesta de versión de serie del YEH-60A; el US Army pretende obtener 77 ejemplares en el marco del programa SEMA (Special Electronics Mission aircraft)
HH-60A: versión de salvamento todotiempo para el Servicio de Recuperación y Salvamento Aerospacial de la USAF; 90 ejemplares previstos para 1988
EH-60B: variante especializada para el proyecto SOTAS (Stand-Off Target Acquisition System); voló el 6 de febrero de 1981, pero el programa se canceló en setiembre de ese año
SH-60B: variante antisubmarina para el proyecto LAMPS Mk III (Light Airborne Multi-Purpose System) de la US Navy, que tiene previsto adquirir 204 ejemplares; este tipo ha sido seleccionado también por Japón y Australia
HH-60D: propuesta de un modelo de búsqueda y salvamento en combate para la USAF; abandonada en favor del HH-60A en 1984
HH-60E: modelo de salvamento de capacidad reducida propuesto para la USAF; abandonado en favor del HH-60A en 1984
SH-60F: versión especializada propuesta para remplazar a los SH-3H Sea King de los portaviones de la US Navy; existe un requerimiento por 175 unidades, aunque no se conoce su estado actual (no obstante, en los presupuestos del año fiscal 1986 figura una partida de 30 millones de dólares para una versión más austera del SH-60B)
S-70C: variante comercial para misiones de tipo utilitario

Concebido para misiones de búsqueda y salvamento todotiempo sobre el campo de batalla, encuadrado en el Servicio de Recuperación y Salvamento Aerospacial de la US Air Force, el prototipo HH-60A, que en la ilustración aparece con el esquema mimético tritono «European One», voló por primera vez el 4 de febrero de 1984.

Corte esquemático del Sikorsky SH-60B Seahawk

1 Palas rotor en compuesto grafito epoxídico
2 Miembro cruciforme cabeza rotor
3 Araña cambio paso palas
4 Baliza anticolisión
5 Engranaje terminal rotor cola
6 Cabeza rotor, inclinada 20°
7 Posición plegada estabilizador
8 Estribos mantenimiento
9 Estabilizador babor
10 Eje transmisión rotor cola
11 Estructura deriva
12 Martinete hidráulico estabilizadores
13 Sección borde fuga con torsión geométrica
14 Luz navegación cola
15 Linea plegado estabilizador
16 Asideros
17 Descargas estáticas
18 Estructura estabilizador estribor
19 Detector anomalías magnéticas (MAD) remolcado
20 Paragolpes
21 Amortiguador
22 Engranaje transmisión
23 Junta plegado unidad cola
24 Cuaderna plegado unidad cola
25 Desconexión eje transmisión
26 Eje transmisión rotor cola
27 Cojinetes sostén eje
28 Unidad cola en posición plegada
29 Carenado dorsal
30 Antena UHF
31 Estructura larguero cola
32 Transmisores compás
33 Alojamiento MAD remolcado
34 Cables mando rotor cola
35 Cable antena UHF
36 Soporte fijo unidad MAD
37 Alojamiento antena ventral enlace datos
38 Antena inferior UHF/TACAN
39 Purga combustible
40 Baliza anticolisión
41 Argolla amarre
42 Cuaderna fijación larguero cola
43 Escape intercambiador térmico sistema aire
44 Protección térmica escape motor
45 Antena localización
46 Extintores motor
47 Antena IFF
48 Unidad potencia auxiliar (APU) babor
49 Rejilla escape aire radiador aceite
50 Unidad aire acondicionado en estribor
51 Escape motor
52 Compartimiento equipo radio HF
53 Guía deslizamiento puerta
54 Carenado trasero antena ESM AN/ALQ-142, babor y estribor
55 Pata aterrizador trasero
56 Depósitos carburante, babor y estribor; capacidad total 1 368 litros
57 Soporte cargas estribor
58 Ruedas (dos) traseras orientables
59 Alojamiento paracaídas torpedo
60 Torpedo ligero Mk 46
61 Mamparo trasero cabina
62 Asiento pasajero
63 Piso cabina, de estructura alveolar
64 Puerta deslizable cabina
65 Sistema recuperación aviones
66 Eslinga ventral, para 2 700 kg
67 Estructura piso
68 Sección abatible puerta
69 Ventanilla salida emergencia
70 Lanzador neumático sonoboyas (125)
71 Cabria izamiento
72 Turboeje General Electric T700-GE-401
73 Engranajes equipo accesorio motor
74 Separador partículas toma aire
75 Mamparo parallamas
76 Soplante radiador aceite
77 Unidad freno rotor
78 Conducto toma aire motor
79 Estribo mantenimiento
80 Eje transmisión rotor
81 Engranajes eje transmisión
82 Caja engranajes reductores
83 Plato oscilante control rotor
84 Mástil rotor
85 Varillas control paso palas
86 Sistema absorción vibraciones
87 Carenado cabeza rotor
88 Cabeza rotor principal (con cojinetes elastoméricos)
89 Miembro control paso pala
90 Amortiguador de arrastre
91 Juntas plegado palas, de accionamiento eléctrico
92 Detectores roturas largueros palas
93 Fijaciones palas
94 Palas rotor principal
95 Toma aire motor babor
96 Carenado deslizable acceso equipo control
97 Engranajes accesorios
98 Bomba hidráulica
99 Unidades control vuelo
100 Unidad hidromecánica mezcla controles vuelo
101 Techo cabina
102 Asiento radarista
103 Consola radar AN/APS-124
104 Argolla amarre
105 Cuadernas maestras soporte motores y rotor
106 Estribos mantenimiento
107 Fijación pata aterrizador
108 Pata amortiguadora
109 Rueda estribor
110 Eje rueda
111 Luz navegación estribor
112 Carenado fijación articulación eje rueda
113 Panel delantero acceso cabina
114 Varillas control pasos cíclico y colectivo
115 Guías carenado superior
116 Rejilla entrada aire refrigeración
117 Revestimiento fibra vidrio pala rotor
118 Panel borde fuga de estructura alveolar
119 Larguero de titanio
120 Borde ataque pala
121 Revestimiento antierosión borde ataque
122 Compensador fijo borde fuga
123 Ventanilla superior cabina vuelo
124 Espejos retrovisores
125 Mandos gases y combustibles, en techo
126 Panel cortacircuitos
127 Asiento piloto
128 Arneses
129 Soporte asiento
130 Ventanilla salida emergencia
131 Piso cabina vuelo
132 Puerta cabina vuelo
133 Estribo
134 Antena radar descubierta AN/APS-124
135 Radomo ventral
136 Luz retráctil carreteo y vuelo estacionario
137 Panel transparente visión hacia abajo
138 Pedales control guiñada
139 Palanca mando paso cíclico
140 Panel instrumentos
141 Consola central instrumentos
142 Compás de reserva
143 Asiento ATO/copiloto
144 Sonda temperatura exterior
145 Dorso panel instrumentos
146 Sondas datos aire
147 Parabrisas
148 Limpiaparabrisas
149 Sección proa articulada para acceso interior
150 Tubos pitot
151 Compartimiento equipo aviónica
152 Antena delantera enlace datos
153 Alojamientos delanteros antenas ESM AN/ALQ-142



Especificaciones técnicas

Sikorsky SH-60B Seahawk

Tipo: helicóptero biturbina de lucha antisubmarina y de descubierta y designación antibuque

Planta motriz: dos turboejes General Electric T700-GE-401, estabilizados a una potencia de 1 723 hp al nivel del mar

Prestaciones: velocidad máxima de crucero 276 km/h, al nivel del mar; régimen inicial de ascenso (a 95º) 10,16 m por segundo; techo de servicio 4 500 m; techo en vuelo estacionario 1 160 m; alcance (con la dotación máxima interna de carburante y el peso máximo en despegue) 600 km

Pesos: vacío 6 400 kg; bruto operacional (antisubmarino) 9 180 kg; bruto operacional (utilitario) 9 930 kg

Dimensiones: diámetro del rotor principal 16,36 m; longitud del fuselaje 15,26 m; altura total 5,18 m; vía de los aterrizadores 2,79 m

Armamento: provisión para torpedos Mk 46

Los rótulos «Navy», la instalación de lanzadores de sonoboyas y el acabado mimético gris identifican a este aparato como un Sikorsky SH-60B Seahawk de lucha antisubmarina. Tras extensas evaluaciones, en 1983 comenzaron las entregas de la variante SH-60B a la US Navy. La unidad de entrenamiento HSL-41 de North Island (California) fue el primer escuadrón receptor de este modelo, que actualmente realiza sus primeros despliegues operacionales a bordo de las fragatas de la clase «Oliver Hazard Perry». Se espera que la US Navy adquiera alrededor de 204 ejemplares, en tanto que una versión simplificada puede que acabe por remplazar a los veteranos SH-3H Sea King a bordo de la gran flota de portaviones.

Sikorsky SH-60B Seahawk

